

Guida spirituale per gl'inventori

Edison. Un nome abusato dalla popolarità, come quello d'una prima ballerina, ma pur pieno di fascino singolarissimo per chi, come la guida, ha occhi bene aperti sulle attività meccaniche della nostra civiltà, aspettando ogni giorno una nuova meraviglia. Molto di lui è ormai risaputo, perché tanto ne fu scritto, nel diritto e nel rovescio. Ma il lungo articolo che l'ultimo fascicolo del *Monsey's Magazine* stampa intorno al grande elettricista americano, riportando un colloquio con lui, è un contributo senza dubbio inedito alla sua avventura biografica.

Edison vi è presentato così com'è oggi. Sessantatréenne, ma tuttavia al lavoro con un'energia indomabile. Egli si sente giovane, esuberante, ottimista quanto mai; gli sembra d'essere posto appena adesso sulla buona strada. Dice che le idee non gli sbocciano mai come netto e rapido come ora. Il vigore e la fiducia, scrive l'articolista, «balzano dalle sue parole come dalla linatura di ferro alla presenza d'un magnete».

Che cosa pensa quest'uomo dell'attuale febbre d'invenzioni che travaglia gli uomini? Se ne compiace come un buon veterinario che vede prosperare le sue grandi campagne da caccia sempre più vasti e meglio equipaggiati. Non vede limite alle ambizioni meccaniche della modernità. La sua fede è che ogni cosa ragionevolmente concepibile possa venir fatta, e che un giorno o l'altro, indubbiamente, qualcuno la farà. Secondo Edison, dunque, non c'è miracolo che sia impossibile quando la ragione giunga a progettare, sia pure con la più audace delle ipotesi. L'età delle invenzioni è appena all'alba. Gli inventori che il mondo svilupperà domani saranno infinitamente superiori a quelli di ieri e di oggi. Ma dovranno essere uomini d'una forza di volontà e di un'attività tremende.

Oggi molti si dichiarano inventori a buona mercato. In America, per esempio, la febbre inventiva è così contagiosa che ogni americano si considera, virtualmente, un inventore. I brevetti che il Governo degli Stati Uniti distribuisce ogni anno sono circa quarantamila: la metà di quelli emessi annualmente da tutti gli altri Governi del mondo messi insieme. Senonché gli inventori che in America riescono veramente a combinare qualcosa di pratico e di proficuo sono meno di cinquecento. Gli altri inventano degli aborti. E la ragione è, a giudizio di Edison, che pigliano la cosa troppo alla leggera. Tanto che egli si indigna, borbotta, e s'incalza loro una serie di consigli severi: consigli che il richiamo al lavoro serio, costante, in un continuo sacrificio di sé. E se ne potrebbe desumere una specie di guida spirituale per gl'inventori. Molti ne hanno urgente bisogno oltre Atlantico: ma anche in varie altre parti del mondo.

Il primo requisito di un inventore che intenda di riuscire, è naturalmente una certa dose di sale in zucca. Ma gli è poi tanto indispensabile un'immensa, una ferrea voglia di lavorare. Il cognome supremo che gli fornisce Edison è di *metter sotto la schiena* per venti ore al giorno. Lui, Edison, proclama di aver lavorato venti ore al giorno per trent'anni. Va bene, risentito niente. Non c'è altra via per giungere a buoni risultati. La grande invenzione non si fanno che con pena. Bisogna sudare e ridere.

Quindi l'inventore ha da essere soprattutto ostinato. Non deve perdersi d'animo neanche se le migliori autorità del mondo obiettano che quanto egli tenta di fare è inattuabile. Nessun ostacolo deve arrestarlo. Tutt'al più, di fronte a una difficoltà che sembra insormontabile, mette da parte per un mese o due il problema che vuol risolvere, e si dedica ad altro. Ciò gli riparerà la mente. Poi deve tornare al lavoro sospeso e riprenderlo più intensamente che mai, per non lasciarsi più. Vede avanti, avanti, magari anche per anni. Una volta che è convinto della ragionevolezza della sua idea, egli ha da perseguirla fino all'ultimo.

Tutto questo non basta ancora, secondo Edison, a fare un buon inventore. Occorre altresì una memoria eccezionale e una ricchezza di idee. Incolta è un inventore a senso calmo ed equilibrato dello scienziato. L'inventore non deve mai giudicarsi da meno nella sfera delle sue ricerche, ma deve il valore dei suoi prodotti. Quando Edison inventò il cinematografo, lo credette così tanto da poco che non lo fece brevettare. E se non entro gli Stati Uniti. Ora, ogni compagnia cinematografica, in America, gli paga le sue percentuali, mentre i cinematografi stranieri non gli versano un soldo. E' facile, egli osserva, «cadere in errore riguardo a ciò che può e a ciò che non può fruttare qualcosa. A volte, dal punto di vista del guadagno, la più piccola cosa non sono grandi. Per esempio, colui che inventò i guanti con cui si allacciano le scarpe, si fece una grossa fortuna».

E se, tra parentesi, questa guida spirituale s'istituisce dirigendosi alle virtù dell'animo e poi procedendo attraverso a laceri da scarpe, non è colpa mia, è neanche di Edison. E' colpa della vita che si vive.

A illustrare questi precetti e oculati consigli, il celeberrimo inventore stenderà poi alcuni curiosi ed eloquenti episodi della sua carriera. Essi dimostrano che dove lo portarono la sua curiosità sempre viva e la sua invincibile tenacia. Egli rammenta come, quando era ancora un semplice telegrafista, si facesse assegnare un pesante orologio notturno per esser libero nel corso del giorno e andare curiosando qua e là. Racconta con che diligenza raggiunse il perfezionamento di ogni autografo in materia. Narra come fu che inventò il fonografo.

Ma da questo punto giova seguirlo passo per passo. Fu dunque così Edison assisteva agli esperimenti che tramavano Bell e Gray all'invenzione del telefono. I due elettricisti operavano su membrane distese sopra coperti di scatole. Edison si accorse che le onde sonore prodotte dalle sue corde vocali facevano vibrare le membrane. Interessato all'istante dal fenomeno, ritagliò alcuni fogli di carta, la pose sopra uno dei rudimentali ricevitori, e vide che danzavano. Ci pensò su. Il potere della voce di far vibrare l'aria era provato all'evidenza. Non si sarebbe potuto covare una macchina parlante? Edison studiò l'idea, abbozzò i piani di questo ordigno straordinario, e ne fece costruire uno.

Gli operai dell'ufficio a cui Edison dava le sue commissioni si appassionarono forte ai suoi esperimenti. Come sepperò che si tra-

ta d'una macchina parlante affluirono in massa, insieme con l'uomo che gli recitava il misterioso orologio, al laboratorio dell'inventore. Attenzione da tutti quegli umili entusiasti. Edison volle subito procedere a una prova.

«Un po' di stagnola, Bill», disse a uno degli operai, «e questa macchina parlerà!».

Egli arrotolò la stagnola intorno al cilindro, vi appoggiò l'ago del diaframma, e gridò entro l'imbuto questa gemma di quaranta:

*Mary had a little lamb,
Its fleece was white as snow;
And everywhere that Mary went,
There the lamb was sure to go.*

Doverano essere, — e furono, — la prima parola scaturita da un meccanismo, da un insieme di materiali inanimati. Le prime, dall'alba dei tempi fino a quell'istante, in tutta la storia dell'ingegnosità umana. Volgo tradurre in italiano, ma il più poeticamente possibile:

*Mary aveva un agnello,
Come neve era il suo pelo;
Potete Mary ovunque andar,
Che si andava anche l'agnello.*

Fatto ciò, Edison ritirò il cilindro, riportandovi l'ago al punto d'origine partito. Poi fece andare. Meraviglia delle meraviglie! La macchina ripeté i quattro versi così limpido come se quel potere venisse dalla natura.

Lo stupito fu immenso, intorno alla sua invenzione, e per l'America e per il mondo. Ma Edison non ne cercò l'utile che sperava. La sua idea, nel costruire il fonografo, era stata d'interdurlo nel regno degli affari, a sostituirvi gli stenografi per la dettatura delle lettere. Gli stenografi gli ordinano quindi alle spalle una vasta congiura, e i *business-men*, catechizzati continuamente sull'impraticabilità del fonografo, si guardavano bene dall'adottarlo. Per quindici anni l'invenzione, ma sfortunata macchina restò dunque, praticamente, a dormire. Fino a che, una dozzina d'anni addietro, Edison tornò alla carica. La gente si rifiutava d'introdurre il fonografo negli uffici? Ebbene, lo avrebbe adottato nelle sue case, come passatempo. L'inventore arruolò dei cantanti, e si mise ad eseguire cilindri di canzoni e di romanzi. Il successo, fulmineo. Il fonografo, dopo quindici anni d'anticamera, cominciava a insinuarsi da per tutto. Oggi se ne vendono a migliaia in ogni paese. Non solo: ora ormai, — dopo essersi aperta una strada attraverso un campo per il quale non era inteso, — sta insinuandosi nella sfera di business per la quale Edison lo aveva originariamente concepito. Centinaia di uomini d'affari, specie in America, dettano ora le loro lettere al gramofono.

Anche più curioso era poi lo avvenire in capo alle quali Edison riuscì finalmente a lanciare sul mercato la lampadina elettrica. Appena balzati l'idea della luce a incandescenza, egli pensò qual sostanza avrebbe potuto usare per farvi passare la corrente senza determinare l'incandescimento. Dopo attento studio, si decise per il carbonio. Occorreva del carbonio in forma capillare. Provò dunque a impiegare quello che poteva ottenere bruciando del refo. Prese un pezzo di cotone forte, lo piegò a forma di bulbo, lo fissò in una pora di cristallo, lo bruciò senza spazzarlo, estrasse l'aria dalla pora, e vi rimise la corrente. Subito la luce fu: una luce di tre o quattro candele. Ma quanto tempo sarebbe durata? Ecco il problema successivo. Edison e i suoi assistenti si sedettero intorno al bulbo incandescente, determinando a non abbandonarlo fino a che non si fosse spento. Stettero lì tutta notte. Era ancora acceso. Vi stettero tutto il giorno seguente. La notte successiva fecero delle scommesse sulla durata della lampadina, che pareva non dovesse ammorarsi più. Ma venne meno appena si rifece giorno.

Allora Edison capì che il carbonio era senza dubbio la sostanza ad hoc, ma che si voleva ben altro che del carbonio di refo. Egli mirava adesso al trionfo commerciale della sua invenzione: e una lampadina della misera resistenza di quarant'ore non sarebbe mai riuscita a sopprimere il gas. Per ciò non adottare, invece, del carbonio di bambù? L'inventore si fece portare una porzione da cercare, ne trasse una fibra sottile, la carbonizzò o vi fece passare la corrente. L'esperimento fu ottimo. La nuova lampadina rimase accesa per oltre una settimana.

Immediatamente, Edison diramò ordini telegrafici per l'acquirentamento di tutte le porzioni da lui che stavano sul mercato. Entro sette giorni ebbe quattromila dollari di queste astuciosità di bambù immazzate per suo conto in varie città degli Stati Uniti. Non contento di ciò, spedì degli incarichi speciali nei grandi centri produttori della preziosa erba, — a Ceylon, in Cina, nel Giappone, nel Sud America, nelle Indie occidentali, — a cercarvi il bambù che meglio si prestasse a esser consumato in materia illuminante. Più fortunato degli altri fu il viaggiatore inviato al Giappone. Egli vi incontrò un bravo giapponese che possedeva la bellezza di cinquanta acri messi esclusivamente a bambù. La causa era già di quella sopraffatta: ma il giapponese s'impegnò di migliorarla anche più, e infatti, entro quattro anni, produceva del bambù perfetto. Era ormai sicuro di illuminare tutto il mondo e di farsi arcimillionario.

Disgraziatamente, Edison non comprò a lungo, da lui, l'inventore, e suo tempo, e scelse un sistema per produrre carbonio da lampadine a minor prezzo, e il bambù del giapponese fu fuori concorso. Tuttavia, — anche dopo la scoperta d'una sostanza più opportuna della erba tropicale, — il trionfo fu per la creazione della lampadina elettrica con tutt'altro che finito. Restava da trovare l'applicazione pratica. Edison dovette creare a mano a mano, a turba d'esperienza, il contatore, le valvole o l'uso comune in ogni casa illuminata a elettricità.

Più di due anni gli occorsero così per mettere la sua lampadina in condizione di accendere sul mercato. Furono due anni di lavoro feroce. Edison approvava per venti ore al giorno. Aveva l'ufficio a Menlo Park, vicino a New York, e i suoi cento operai vi lavoravano non meno di lui. Facevano anche la loro giornata di venti ore, rimanendo nello stabilimento fino a dormire. E non si lamentavano. Faticavano allegri, e non si lamentavano. Faticavano allegri, e non si lamentavano. Faticavano allegri, e non si lamentavano.

La catastrofe. Stamenti, il Rolls era giunto tra i primi al via. Il motore, che era stato appena incominciato con qualche difficoltà per provare il suo motore.

Ad un tratto, mentre si trovava ad avanzare piuttosto considerevole, e proprio nel mezzo di una tribuna, si è visto l'aeroplano discendere bruscamente, rovesciarsi, schiacciarsi sotto di sé l'aeroplano contro l'asta della tribuna, che fortunatamente era spopolata. Tirava un vento assai forte. Nella rapida discesa è sembrato che la coda dell'apparecchio si addegnasse e che l'aeroplano si rovesciasse da dietro a sinistra.

Grida d'orrore sono echeggiate da tutte le parti.

L'aviatore ha tentato invano di riprendere l'equilibrio e in un batter d'occhio l'apparecchio è precipitato con grande velocità, capovolgendosi. I medici sono accorsi immediatamente ed hanno estratto da sotto i rottami il disgraziato. L'apparecchio era ridotto a una massa informe; Rolls è morto quasi immediatamente.

Il frenata della rotta ha soffocato l'urlo di morte della vittima.

L'impressione è enorme. Londra ha appena in queste notizie con lo sgomento, proprio dei grandi lutti nazionali. Le gare sono sta-

drone. Ma la vittoria era ancora lontana. La potentissima compagnia per l'illuminazione a gas, subordinando l'affare di una concorrenza formidabile, addavano ostendo contro l'invenzione di Edison una campagna biascia, sorda, implacabile. Assoldavano per tutte le parti agenti speciali ed mandando di assai diffidenza ed avversione ai danni della sopravveniente illuminazione elettrica.

Pure, — racconta Edison, — fu la farsa-battoria di uno di questi agenti diffamatori che lo indusse a creare gli ultimi, e perfetti perfezionamenti alla sua lampadina. L'in-

volontà lesse le malvagità scrittegli contro dall'avversario, in un momento in cui egli credeva di avere ormai fatto tutto il possibile per render perfetta la sua invenzione. Ne restò sdegnato al punto che si rimise al lavoro, deciso a fare della sua lampadina qualche cosa di tale da diffondere che nessuno avrebbe potuto disputargli i meriti. E, dalle sue mani uscì allora quel delizioso, semplice, mirabile capolavoro che è la lampadina elettrica diffusa oggi per il mondo a milioni e a milioni.

Lo strano è che, — rammentando le sue

magnifiche battaglie e compiendo delle molte raggiunte, — Edison confessò di essere quasi un avaro in matematica. Quando ha da fare qualche calcolo, questo singolare operatore di miracoli chiama in aiuto un operatore. Lui vi rinuncia.

Questa è un particolare spiacevole. Perché può indurre a perseverare sulla via storta molti altri, non soltanto in matematica, ma in molti altri campi, dove il demone inventivo e ne alligano l'umanità. Ma la storia ha i suoi diritti.

Sir Kodak

L'aviatore inglese Rolls che traversò due volte la Manica precipita e muore all'aerodromo di Southboard

(Servizio speciale della STAMPA)



C. S. Rolls sul suo Wright col quale volò da Dover a Calais e viceversa il 2 giugno 1910.

Londra, 12, ore 17.

Il più audace, il più glorioso aviatore inglese, C. S. Rolls, quegli che regalò il primo trionfo all'aviazione britannica, rotolando da Dover a Calais e viceversa in Manica senza toccare terra, è rimasto ucciso stamattina all'aerodromo di Southboard, cadendo dal suo aeroplano, mentre eseguiva un'ardita evoluzione sopra la tribuna del pubblico.

La catastrofe è stata fulminea, irreparabile. La inglese morte del grande aviatore non solo accresce il numero delle vittime illustri dell'aviazione mondiale, ma getta il primo e più grave tutto sul ristretto manipolo degli aviatori inglesi e segna col sangue la data del primo veramente notevole infortunio aereo organizzato nel Regno Unito.

Nell'aerodromo

La settimana di aviazione di Bourne-mouth, che iniziò ieri, nel grande aerodromo di Southboard, affollato di tutta l'aristocrazia sportiva britannica, i concorrenti erano 25: quindici inglesi e quindici stranieri. Tra i primi erano i più noti del fascino britannico: il Rolls, il Readdy, il Barnes, Graham White, l'erede di Luigi Paulhan nella London-Manchester. Tra i favoriti, aveva mercenariamente esordito il belga Christiaens.

Ieri, il Rolls s'innalzò col suo Wright per concorrere alla gara di velocità; si innalzò con una cinquantina di metri, indugiò nell'aria con audacissima manovra: compì un giro di pista di 2 Km. in 41". Quando discese, il pubblico gli rimproverò l'ardore e lo fece salutare all'arrivo. Poi, l'attenzione della folla si rivolse alla prima singolarità di questa meeting: il volo del più piccolo aeroplano di costruzione inglese, l'Avia, pilotato da un giovinotto che ad una macchina per volare.

La catastrofe. Stamenti, il Rolls era giunto tra i primi al via. Il motore, che era stato appena incominciato con qualche difficoltà per provare il suo motore.

Ad un tratto, mentre si trovava ad avanzare piuttosto considerevole, e proprio nel mezzo di una tribuna, si è visto l'aeroplano discendere bruscamente, rovesciarsi, schiacciarsi sotto di sé l'aeroplano contro l'asta della tribuna, che fortunatamente era spopolata. Tirava un vento assai forte. Nella rapida discesa è sembrato che la coda dell'apparecchio si addegnasse e che l'aeroplano si rovesciasse da dietro a sinistra.

Grida d'orrore sono echeggiate da tutte le parti.

L'aviatore ha tentato invano di riprendere l'equilibrio e in un batter d'occhio l'apparecchio è precipitato con grande velocità, capovolgendosi. I medici sono accorsi immediatamente ed hanno estratto da sotto i rottami il disgraziato. L'apparecchio era ridotto a una massa informe; Rolls è morto quasi immediatamente.

Il frenata della rotta ha soffocato l'urlo di morte della vittima.

L'impressione è enorme. Londra ha appena in queste notizie con lo sgomento, proprio dei grandi lutti nazionali. Le gare sono sta-

te immediatamente sospese. Le edizioni straordinarie dei giornali annunciano più diffusi particolari per questa sera.

Il cadavere è stato trasportato nella tribuna dei commissari. Si è constatato che il Rolls aveva il collo spezzato ad anche aveva una frattura del cranio. Una parte dell'apparecchio è rimasta affondata nel suolo e si è diritta molto faticosa per liberarla.

La macchina

La macchina che ha condotto oggi alla catastrofe il Rolls, era quella stessa con la quale l'aviatore aveva compiuto, il 3 giugno scorso, la traversata della Manica, un «Short Wright aeroplano», con motore Wright. Esso pesava 500 libbre, misurava 10 piedi di lunghezza, 15 di larghezza e 15 di altezza. Era composto di piani rialzati, incensione dello stesso Rolls, il che aumentava considerevolmente la velocità della macchina.

L'uomo e l'aviatore

La morte di C. S. Rolls — a parte la tragedia dell'avvenimento — lascia nell'aviazione inglese il primo e più grave vuoto che le potesse toccare: egli, infatti, venne dopo Graham White — il quale col condottiere volutamente la vittoria a Luigi Paulhan sulla London-Manchester — era apparso come il più notevole aviatore dell'inglese aviazione da tutta vittoria nazionale nello stesso anno.

Charles Stewart Rolls era figlio del barone Langkott, ed era nato a Londra il 27 agosto 1877.

Automobilista, aereostelliere, aviatore. Fu davvero un pioniere in ogni movimento: un uomo di tutte le virtù. La sua vita fu una continua lotta per la conquista della velocità. In un recente racconto della sua prova, il Rolls scriveva, con deliziosa spigliatezza: «Io ero un *British Triangle*, giacché ho avuto un'esperienza di mio viaggio».

E mai, certamente, egli evitò le occasioni di rompersi il collo.

Quel che è certo, è che per vincere lo spazio, — egli scriveva, — ha sempre avuto «un'idea di prendere terra, ma poiché il mio motore aveva maravigliosamente e l'aria era così trasparente, decisi di ritornare».

«Dopo, ero nei 19.15 quando arrivai a Sanguette. Mentre giravo al disopra della montagna, lasciai cadere tre missili che avevano preparato, entro una busta munita di un pannello».

«Subito dopo mi diressi verso Dover. Ero a 325 metri d'altezza. Appena lasciai la costa francese dovetti passare attraverso un altissimo strato di nebbia che per poco mi impedì di scorgere il canale di Dover. Tuttavia la fortuna mi assisteva, perché il vento soffiava forte».

«Poi col mantimento la mia rotta senza alcun incidente. In tutto, durante il mio viaggio, credo di aver coperto una distanza complessiva, compresi i giri a Sanguette e sul canale di Dover, di 80 Km. e mezzo, e un giro di Dover aveva ancora abbastanza benzina per rifare il viaggio fino a Calais».

La sua grande impresa

La compì il 2 giugno scorso, al tramonto, attraverso la Manica, dove per poco non aveva trovato la morte quattro anni prima, superando il Canale in pallone.

Il fatto più curioso è che il Rolls, all'indomani del suo gran volo in bilancia, «L'Onore del la traversata della Manica è tutto del nostro paese: questo fatto ci consola degli scherni di coloro, che prematuramente affermavano la nostra debolezza in fatto di navigazione aerea: Rolls, per questo, ha le più cordiali congratulazioni di tutta la nostra popolazione».

Compiutamente per una bella impresa di audacia, per una singolare vittoria sportiva? No, fu qualcosa di più: fu un gran respiro imperiale per essere usciti da un'isola di apparente inferiorità in confronto di altre nazioni. Fu una rivincita dell'orgoglio fino a ieri trattenuto dall'ammirazione per le altre nazioni: fu uno squillo di vittoria, un suggello di consacrazione nazionale.

Certo, tra cinquant'anni, quando tutti gli uomini vorranno col medesimo rischio che ora si affronta viaggiando in automobile, i Britannici ricorderanno con l'impresa del loro primo morto per la conquista dell'aria.

Un mattino di luglio, un francese, Luigi Bleriot, attraversò la Manica in aeroplano volando da Calais a Dover, e fu la prima volta che il Canale di S. Die, il piccolo di un soffio di vento di un audace ardimento d'annali e provvisoriamente d'archivio.

Un anno appresso, un altro francese, Giacomo De Lesseps, rinnovò la gesta, ebbe anche una volta la sua, e fu da Calais a Dover, e sollevò l'ulo il nostro Regno ad un grido pauroso: «L'Inghilterra non è più un'isola!».

E forse un uomo, uno dei nostri, semplice e forte: Charles Stewart Rolls. In un suo tramonto di giugno, poco curato dalla sua spessa in quindici anni, un giorno, dopo un lungo periodo di tentativi, volò da Calais a Dover, e fu la prima volta che il Canale di S. Die, il piccolo di un soffio di vento di un audace ardimento d'annali e provvisoriamente d'archivio.

Un anno appresso, un altro francese, Giacomo De Lesseps, rinnovò la gesta, ebbe anche una volta la sua, e fu da Calais a Dover, e sollevò l'ulo il nostro Regno ad un grido pauroso: «L'Inghilterra non è più un'isola!».

E forse un uomo, uno dei nostri, semplice e forte: Charles Stewart Rolls. In un suo tramonto di giugno, poco curato dalla sua spessa in quindici anni, un giorno, dopo un lungo periodo di tentativi, volò da Calais a Dover, e fu la prima volta che il Canale di S. Die, il piccolo di un soffio di vento di un audace ardimento d'annali e provvisoriamente d'archivio.

Un anno appresso, un altro francese, Giacomo De Lesseps, rinnovò la gesta, ebbe anche una volta la sua, e fu da Calais a Dover, e sollevò l'ulo il nostro Regno ad un grido pauroso: «L'Inghilterra non è più un'isola!».

Giornali e riviste

Un viaggiatore francese recentemente tornato dall'oriente, parlando dell'istituzione della rivista di due intradotti viaggiatori, l'italiano Benigni e il tedesco Hurekard, assai curiose notizie, sulla Yemen da Jeddah, nel 1909, racconta alcuni episodi d'un viaggio attraverso la Turchia d'Asia, da lui compiuto l'anno scorso. La parte più interessante del suo viaggio, la parte in cui il paese di Yemen, nel suo addegnamento di cultura, assista ad una nuova civiltà che egli così racconta: «Nella prima parte del viaggio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie d'immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano di guida, grazie alla protezione del dio, da Jeddah a Sanaa, si attraversa una specie di immensa collina, in mezzo alla quale s'ergeva una specie di cupola. Era quello il tempio in cui ogni mese i credenti fanno la loro devozione al dio. Quella volta, tuttavia, di mostri, servivano

SPORT

Il Concorso ippico di San Pellegrino

La seconda giornata

[illegible][illegible][illegible][illegible]

Ma il Zucco preparava per le spalle i cazzi bianchi. Si sa che l'opera per il piombo è trascinata per un dieci cento dei morti, e per cento nel rimanente del terribile pericolo, dov'era sicuramente. Ma in seguito il fiorio, non si sa come, giudica questo fatto e pensa l'avvenire della cella prima aveva con tutta precisione ucciso.

In base a queste risultanze i tre presunti autori vennero trasferiti alle nostre carceri dove ora devono essere definitivamente giudicati.

**Ogni medaglia, anche se è d'oro,
ha il suo rovescio**

(Tribunale penale di Torino - 22 luglio).

Forse pochi se ne saranno accorti, ma nella foto dei documenti ufficiali, assomigliando a quella di oggi, che nel 1908 si aveva in Francia una grande durezza. Esisteva una sorta di mercato del lavoro, arte, industria, alimentazione, ecc. ecc. sotto la presidenza di quel signor Bonaparte.

[illegible]

dava diritti, al Vallino di pretendere L. E. dal Marcelli, il quale viceversa non volle abbandonare il suo ruolo di "capo" e "capo" di vari famuli tentativi, che addebi- litarono facendosi chiaro il Marcelli assai peggiore prete del V. mandamento di Torino. Il Marcelli, che non aveva mai avuto l'adesione Comarve, il Marcelli per eccellenza. L'incompetenza del giudice addio, e per con- tinuare nel ruolo nel assoluto di aver fatto in- contro il prete marcellista due capi di giuramento diretti a stabilire se o no il Ma- rcelli era stato il capo della media del con- tratto, e ne avesse accettate le condizioni.

Avendo il Marcelli girato negativamente, Vallino, che possedeva la scheda portante il nome del Marcelli, si era dato per vinto. In questo momento per falso giuramento, l'istruttore si chiuse col rinvio a giudizio per qualifica di falso giuramento.

Il caso fu comparso avanti il nostro Tri- bunale.

La causa in sé di poca entità acquilò un deciso interesse marcellista, e per par- ticolare a Vallino, che non è generalmente noto a Novara, e perché i contratti del

Una travisla contro un carrozzone cellulari
(Per telefono alla Stampa).

Milano, 11 ore 15.

Saranno, alle 11, in via Nervetti, accad-
uto gravissimo scontro fra una vettura tra-
viaria, diretta a Porta Masenta, ed un carroz-
zone di giornali, diretto al cellulare di via
Lancieri. Entrambi i veicoli, per la corsa vir-
uale, riportarono gravi avarie. I documenti

[illegible]

La quarta categoria (gruppi da 4 a 6 uomini) rali-
ca il primo divisa tra il Cavone No. 200
di Trieste, che monta l'Alitalia, ed il
gruppo di 4 uomini della Marina, che monta
il motore ZuluBelli, del lanciere *Costo*.
La prima è guidata dal tenente Livio
di Montecarlo *Costo*, il secondo
dal tenente principe Carlo-Zurlo, che mon-
ta *Saint-Elmer*. Il 2° di Cavone No. 24, a
Monte S. Angelo, è presieduto e assegnato a
gruppi da 4 uomini, il primo è guidato da
70, 80 e 90 sono divisi tra i tenenti Privi-
no, che monta *Envy*, il 2° *Envy* guidato
dal tenente Carlo, ed il tenente capo Giovanni
di Montecarlo, che monta *Envy*.
La quinta categoria (gruppi da 7 a 10 uomini)
guidata dal tenente Leone Luzzi, che
monta *Envy*.

La 6° (gruppi da 11 a 15 uomini) è guidata
dal tenente Livio di Montecarlo, che monta
il motore ZuluBelli, del lanciere *Costo*.
La quarta categoria (gruppi da 16 a 20 uomini)
è guidata dal tenente Livio di Montecarlo, che
monta *Envy*. La quinta categoria (gruppi da
21 a 25 uomini) è guidata dal tenente Livio
di Montecarlo, che monta *Envy*. La sesta
categoria (gruppi da 26 a 30 uomini) è guidata
dal tenente Livio di Montecarlo, che monta
il motore ZuluBelli, del lanciere *Costo*.
La settima categoria (gruppi da 31 a 35 uomini)
è guidata dal tenente Livio di Montecarlo, che
monta *Envy*. La ottava categoria (gruppi da
36 a 40 uomini) è guidata dal tenente Livio
di Montecarlo, che monta *Envy*. La nona
categoria (gruppi da 41 a 45 uomini) è guidata
dal tenente Livio di Montecarlo, che monta
il motore ZuluBelli, del lanciere *Costo*.
La decima categoria (gruppi da 46 a 50 uomini)
è guidata dal tenente Livio di Montecarlo, che
monta *Envy*. La undicesima categoria (gruppi
da 51 a 55 uomini) è guidata dal tenente
Livio di Montecarlo, che monta *Envy*. La
dodicesima categoria (gruppi da 56 a 60 uomini)
è guidata dal tenente Livio di Montecarlo, che
monta *Envy*. La tredicesima categoria (gruppi
da 61 a 65 uomini) è guidata dal tenente
Livio di Montecarlo, che monta *Envy*. La
quattordicesima categoria (gruppi da 66 a 70
uomini) è guidata dal tenente Livio di Montecarlo,
che monta *Envy*. La quindicesima categoria
(gruppi da 71 a 75 uomini) è guidata dal
tenente Livio di Montecarlo, che monta *Envy*.
La sedicesima categoria (gruppi da 76 a 80
uomini) è guidata dal tenente Livio di Montecarlo,
che monta *Envy*. La diciassettesima categoria
(gruppi da 81 a 85 uomini) è guidata dal
tenente Livio di Montecarlo, che monta *Envy*.
La diciottesima categoria (gruppi da 86 a 90
uomini) è guidata dal tenente Livio di Montecarlo,
che monta *Envy*. La diciannovesima categoria
(gruppi da 91 a 95 uomini) è guidata dal
tenente Livio di Montecarlo, che monta *Envy*.
La ventesima categoria (gruppi da 96 a 100
uomini) è guidata dal tenente Livio di Montecarlo,
che monta *Envy*.

Una "raid" della Compagnia ciclisti del 4° bersaglieri
1603 chilometri

di della Sora si roca a Rieti, di qui pro-
cedono per Capranica, Fregene, Bracciano,
Tuscani, Taverna, Casalevaro, Viterbo, Corni,
Lecce, Ardea, Colico, Sanfiorè, Braccia, Passo d'A-
lto, Etruria, Piacenza, Iseo, Brescia, Salò, De-
stano, Verona, Vicenza, Bassano, Mestre, Fiume,
Favio, Vittorio, Conegliano, Camporosso, Man-
zanova, Treviso, Mestre, Padova, Este, Man-
fria, Gossolengo, Parma, Piacenza, Alessandria,
al giungendo finalmente a Torino.
La campagna viaggia in completo assetto di
guerra.

Armamenti alla frontiera (turchi-greci)

Berlino, 12, ore 10.
Mandano da Uxkub alla Gazzetta di Poz-
nan: «I nostri eserciti sono stati forniti di
tutti i nuovi cannoni sono stati spediti l'altro
giorno tre treni speciali per Salonicco,
essi sono destinati ad armare le fortifica-
zioni della frontiera greca.

Il colera in Russia

Moscou, 12 ore 7,45.
Tre casi di colera sono stati constatati a Po-

Alta presenza del sindaco del centro-sinistra Carlo Altieri si è inaugurato il servizio pubblico ambulatoriale fra Domodossola e Marceganga, rinomata stazione clinica ai piedi del monte Rosa. Il prossimo sarà fatto a ore 1,30.

minaccia di uno scoppio generale in Europa

Cominternopol, 12, ore 7.

Telegrafano da Sarajeva che gli operai della tessitura, muratori e carpentieri, che raggruppati per mesi in Isocastro, si parla di uno scoppio generale imminente.

Gli spettacoli d'oggi

TEATRO VITTORIO EMANUELE — (Rocca An-

[illegible]

La sepoltura avrà luogo mercoledì mattina, cori., partendo dalla casa del Defunto, Moretta, 11 luglio 1910. c 2262

La famiglia PERADOTTO vi compiuti ringraziamenti tutte le gentili persone che presero parte alla loro dolore e parteciparono all'ultimo tributo d'affetto e stima nella triste circostanza della perdita del loro caro

Giuseppe Peradotto

avvenuta in Valperga il 7 luglio corrente. E chiedo a chi non fosse pervenuto l'irise annunzio.

c 2262

Le famiglia VACCARI ringrazia tutte le persone che ebbero parole di conforto nella penosa circostanza della perdita della sua diletta

ELENA

rate per l'imponente dimostrazione di affetto collettivamente espressa in varie forme all'illustre dimora.

Chiede scusa a chi non fosse pervenuto.

Chiede scusa.

(12263)

la famiglia ed i congiunti del compianto

av. Prof. Antonio Venuta

fondamento comune per l'alta, indimenticabile testimonianza di affettuosa stima resa cara Ricata da questi suoi particolari espressioni, onore di lui, esprimono viventi ai suoi di Roseriana, con l'ordine al nome tutto ed agli amici della vita. Scuola Salvo di Medicina Veterinaria, alla Denominazione Società Zoologica ed alla Società dei medici e veterinari, nell'anno scorso, colla colla, l'ordine, l'ordine, l'ordine, o che qualsiasi cosa non si escluda dalla maggiore solennità della nostra onorata cerimonia.

Torino, 11 luglio 1940

ed 2365

COVERO DI MENDICITA'
VENEZIA

lo soppiantato alla cura del *tot*, tre
altri di questa infermeria, affetti a l'ro
della gastrite, e di cui la l'ra gastrica
e il l'ro a disposizione gastrica, il l'ro da go-
verno interviene.

Certo, il grande dispiacimento deve attestare
che i risultati ottenuti dalla somministrazione
del *cachet* furono assai soddisfacenti;
infine curativa fu inefficace, impo-
nendo che il *cachet* fosse somministrato
trovando ora in via di guarigione.

I *cachet* del preparato *tot* sono facil-
mente tutti o in parte, e in parte dal-
l'azione, per cui corrispondono efficacemen-
te alla terapia della più avvertita affezione
dell'apparato digerente.

Dott. Ermano Cuganza
Medico del Ricovero *Mendicita'*

tutte queste esperienze furono eseguite
il *tot*, *stabilimento* in tutti i
e tutti i risultati della pratica me-
dicale.

Società Anonima Cannavese
per la Strada Ferrata TORINO-CIRIÉ-LANZO
 Capitale sociale L. 2.300.000 versato.
Sede in Torino.
Assemblea Generale Straordinaria.

Signori Azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria nel giorno di sabato 6 agosto alle ore 14,30, in Torino, nei locali della Sede sociale, ex Pistoia Nuova, 15 (Stazione ferroviaria).

ORDINE DEL GIORNO.

SEDE IN TORINO

Secondo avviso

Si informano i Signori Azionisti possessori delle vecchie azioni reintegrate e dei certificati nominativi del-
quante di capitale di lire 3.000.000 deliberato il 19
gennaio 1910, che presso tutte le Sedi, Succursali ed A-
genzie della Spettabile Banca Commerciale Italiana è
da tempo cominciato il cambio delle vecchie azioni
e dei certificati nominativi con i nuovi titoli.

Torino, il 11 luglio 1910. 2303

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE,

